

**Česká republika**  
**Národní strategie pro Fond soudržnosti**  
**- Sektor dopravy -**

**SOUHRNNÝ ITINERÁŘ**

**pro železniční odbočnou větev Česká Třebová – Přerov II. tranzitního železničního koridoru (TŽK)**

**1. TEN-T označení tratě:**

Odbočná větev Česka Třebová - Přerov je dle přístupové smlouvy součástí sítě TEN-T.

**2. Národní označení:**

Odbočná větev Česka Třebová - Přerov je součástí II. TŽK a zároveň III. TŽK.

**3. Celková délka v km:**

Celková délka odbočné větve bez železničního uzlu Olomouc – 94,7 km.

**4. Současné hlavní technické charakteristiky:**

- dvoukolejná elektrizovaná trať,
- průměrná maximální provozní rychlost vlaků IC (InterCity), EC (EuroCity) v tomto úseku bez modernizace/optimalizace 58 – 82 km/h,
- technické složky (svršek, spodek, signalizace, trakční vedení, výhybky,...) odbočné větve nesplňují podmínky pro třídu zatížení UIC D4 (22,5 t / náprava), pro prostorovou průchodnost pro ložnou míru UIC GC a pro použití vlakových souprav s naklápečími skříněmi.

**5. Plánované technické charakteristiky a časový harmonogram:**

- dosažení třídy zatížení tratě D4 UIC pro traťovou rychlost 120 km/h,
- dosažení prostorové průchodnosti tratě pro ložnou míru UIC GC,
- dosažení vyšší průjezdné rychlosti až 160 km/hod,
- odstranění úrovněvého křížení s pozemními komunikacemi,
- rekonstrukce zabezpečovacího zařízení,
- rekonstrukce trakčního vedení,
- opatření zmírňující dopadaly projektu na životní prostředí.

Dokončení modernizace/optimalizace odbočné větve je plánováno do roku 2007.

**6. Celkové náklady projektu modernizace/ optimalizace odbočné větve Přerov – Česká Třebová a zdroje financování (dle současných podkladů):**

Celkové investiční náklady projektu (včetně přípravy): 18 408 mil. Kč / 575 mil. EUR

Proinvestováno k 31. 12. 2003: 4 618 mil. Kč / 144 mil. EUR

Finanční zdroje: SFDI+EIB+KfW+ISPA

<b>Stav projektu v lednu 2004</b>	<b>Délka v km</b>
Dokončeno	7,6
V realizaci	30,7
V přípravě	56,4
<b>Celkem</b>	<b>94,7</b>

---

**Česká republika**

**Národní strategie pro Fond soudržnosti  
- Sektor dopravy -**

**PŘEHLEDNÝ POPIS PROJEKTU**  
**Modernizace traťového úseku Olomouc – Přerov, 2. část**

**I - Projekt a jeho vhodnost pro Fond soudržnosti**

Umístění	Projekt je součástí III. tranzitního železničního koridoru (Německo – Cheb – Plzeň – Praha – Ostrava – Petrovice u Karviné – /Mosty u Jablunkova – Polsko/Slovensko)		
Stručný popis (požadované parametry)	<ul style="list-style-type: none"><li>- dosažení třídy zatížení tratě D4 UIC</li><li>- dosažení prostorové průchodnosti tratě pro ložnou míru UIC GC</li><li>- dosažení vyšší průjezdné rychlosti až 160 km/hod</li></ul>		
Cíle projektu	<ul style="list-style-type: none"><li>- zkrácení jízdní doby</li><li>- zvýšení bezpečnosti provozu</li><li>- zlepšení průjezdu mezinárodní vlakové dopravy</li></ul>		
Délka úseku	15,4 km z celkové délky 21km úseku tratě Přerov – Olomouc. Úsek Přerov – Olomouc je částí 99,9 km dlouhé spojovací linie Přerov – Česká Třebová.		
Hlavní práce (části stavby)	<ul style="list-style-type: none"><li>- Rekonstrukce železničního svršku UIC 60</li><li>- Rekonstrukce výhybek – 36 ks</li><li>- Rekonstrukce trakčního vedení – 37,35 km</li><li>- Rekonstrukce železničních mostů – 7 ks</li><li>- Rekonstrukce propustků – 7 ks</li><li>- Nové podchody – 2 ks</li><li>- Budovy pro technologii – 3 423 m<sup>3</sup></li><li>- Protihlukové stěny – 1,184 km</li><li>- Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení</li></ul>		
Náklady (bez DPH) prosinec 2003	<div>Náklady na přípravu před spolufinancováním z Fondu soudržnosti Celkové náklady: 1,685 mil. EUR</div> <div><div>Celkové Investiční náklady: 64,520 mil. EUR <i>použitý kurz 33,04 CZK/1EUR/9. 3. 2004</i></div><div>Požadovaná finanční pomoc ve výši 85% z celkových investičních nákladů: 54,840 mil. EUR</div></div>		
Míra návratnosti	<div>Finanční míra návratnosti:</div> <div>IRR 7,4 %</div> <div>Ekonomická míra návratnosti:</div> <div>EIRR 8,3 %</div>		
Vliv na životní prostředí	Náklady omezující dopady na životní prostředí: 4,75 % – 3,1 mil. EUR z celkových investičních nákladů.		

Časový plán	Postup	Již realizováno (ano/ne)	Zahájení	Předpoklád ané ukončení
	Studie proveditelnosti: ekonomické, sociální a finanční analýzy	Ano	11/2001	05/2002
	EIA	Ano	01/2000	06/2002
	Projekt stavby:	Ano	08/2002	02/2003
	Dokumentace výběrového řízení	Ano	08/2003	11/2003
	Výkup pozemků	Ne	12/2003	06/2005
	Stavba	Ne	09/2004	11/2005

Navrhovaný způsob financování	Fond soudržnosti 85 %	Půjčky 0 %	Státní fond dopravní infrastruktury 15 %
----------------------------------	--------------------------	---------------	---

Počet částí/smluv	jedna smlouva o dílo případně uzavření smlouvy o poskytnutí služeb tzv. technické pomoci
-------------------	---

## II – Kompatibilita s Evropskou dopravní politikou

Sítě TEN a TINA	<ul style="list-style-type: none"> <li>- odbočná větev je dle přístupové smlouvy ČR do EU součástí sítě TEN-T</li> <li>- spojení mezi TEN multimodálními koridory IV a VI</li> <li>- uvedení traťového úseku do stavu odpovídajícího parametrům, které jsou uvedeny v mezinárodních dohodách AGC a AGTC</li> </ul>
Propojení na dopravní sítě dalších zemí	- Zajištění propojení železničních sítí Německa, České republiky, Rakouska, Slovenské republiky, Polska a Maďarska

## III – Shoda s Národním rozvojovým plánem – sektor dopravy

Národní rozvojový plán ČR	Projekt je součástí modernizace III. tranzitního železničního koridoru v rámci Národního rozvojového plánu.
Dopravní politika ČR	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Modernizace III. tranzitního železničního koridoru patří je součástí rozvoje dopravních sítí v ČR do roku 2010</li> <li>- Zkvalitnění a zvýšení kapacity propojení velkých sídelních aglomerací v ČR</li> </ul>
Stanovisko vlády ČR	Tento projekt je součástí vládního rozhodnutí z 5. června 2002 týkajícího se modernizace III. tranzitního železničního koridoru do konce roku 2010.

## Česká republika

### Národní strategie pro Fond soudržnosti - Sektor dopravy -

<b>PŘEHLEDNÝ POPIS PROJEKTU</b> <b>Modernizace traťového úseku Zábřeh na Moravě – Červenka</b>
---

#### I - Projekt a jeho vhodnost pro Fond soudržnosti

<b>Umístění</b>	Projekt je součástí III. tranzitního železničního koridoru (Německo – Cheb – Plzeň – Praha – Ostrava – Petrovice u Karviné – /Mosty u Jablunkova – Polsko/Slovensko)
<b>Požadovaná technická kritéria</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- dosažení třídy zatížení tratě D4 UIC pro traťovou rychlost 120 km/h</li> <li>- dosažení prostorové průchodnosti tratě pro ložnou míru UIC GC</li> <li>- dosažení vyšší průjezdné rychlosti až 160 km/hod</li> </ul>
<b>Cíle projektu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zkrácení jízdní doby</li> <li>- zvýšení bezpečnosti provozu</li> <li>- zlepšení průjezdu mezinárodní vlakové dopravy</li> </ul>

<b>Délka úseku</b>	Úsek Červenka – Zábřeh na Moravě o délce 24,4 km je součástí 99,9 km dlouhé spojovací linie Přerov – Česká Třebová.
<b>Hlavní práce (části stavby)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rekonstrukce železničního svršku UIC 60 – 47,383 km</li> <li>- Rekonstrukce výhybek – 68 ks</li> <li>- Rekonstrukce trakčního vedení – 75,794 km</li> <li>- Rekonstrukce železničních mostů – 20 ks</li> <li>- Rekonstrukce propustků – 5 ks</li> <li>- Nový žel. most – 1 ks</li> <li>- Silniční mosty – 5 ks</li> <li>- Nové podchody – 4 ks</li> <li>- Rekonstrukce budov pro technologii – 1 562 m<sup>2</sup></li> <li>- Nové budovy pro technologii – 78 m<sup>2</sup></li> <li>- Protihlukové stěny – 2,900 km</li> <li>- Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení</li> <li>- Výhybna v žst. Lukavice</li> </ul>

<b>Náklady (bez DPH)</b>	Náklady na přípravu před spolufinancováním z Fondu soudržnosti Celkové náklady: 2,78 mil. EUR  Celkové investiční náklady: 127,132 mil. EUR Požadovaná finanční pomoc ve výši 85% z celkových investičních nákladů: 108,062 mil. EUR <i>použitý kurz 33,04 Kč/1EUR/9.3.2004</i>	
<b>Míra návratnosti</b>	Finanční míra návratnosti: IRR 7,4 %  Ekonomická míra návratnosti: EIRR 8,3 %	

<b>Vliv na životní prostředí</b>	Náklady omezující dopady na životní prostředí: 3,14 % - 4 mil. EUR z celkových investičních nákladů.
----------------------------------	--

<b>Časový plán</b>	<b>Postup</b>	<b>Již realizováno (ano/ne)</b>	<b>Zahájení</b>	<b>Předpokládané ukončení</b>
	Studie proveditelnosti: ekonomické, sociální a finanční analýzy	Ano	1998	05/2002
	EIA	Ano	08/2001	04/2002
	Projekt stavby:	Ne	09/2002	04/2003
	Dokumentace výběrového řízení	Ne		
	Výkup pozemků	Ne	04/2004	06/2005
	Stavba	Ne	11/2004	12/2005

<b>Navrhovaný způsob financování</b>	<b>Fond soudržnosti</b> 85 %	<b>Půjčky</b> 0 %	<b>Státní fond dopravní infrastruktury</b> 15 %
--	---------------------------------	----------------------	--

<b>Počet částí/smluv</b>	jedna smlouva o dílo případně uzavření smlouvy o poskytnutí služeb tzv. technické pomoci
--------------------------	---

## II – Kompatibilita s Evropskou dopravní politikou

<b>Sítě TEN a TINA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- odbočná větev je dle přístupové smlouvy ČR do EU součástí sítě TEN-T</li> <li>- spojení mezi TEN multimodálními koridory IV a VI</li> <li>- uvedení traťového úseku do stavu odpovídajícího parametrům, které jsou uvedeny v mezinárodních dohodách AGC a AGTC</li> </ul>
<b>Propojení na dopravní sítě dalších zemí</b>	- Zajištění propojení železničních sítí Německa, České republiky, Rakouska, Slovenské republiky, Polska a Maďarska.

## III – Shoda s Národním rozvojovým plánem - sektor dopravy

<b>Národní rozvojový plán ČR</b>	Projekt je součástí modernizace III. tranzitního železničního koridoru v rámci Národního rozvojového plánu.
<b>Dopravní politika ČR</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Modernizace III. tranzitního železničního koridoru je součástí rozvoje dopravních sítí v ČR do roku 2010.</li> <li>- Zkvalitnění a zvýšení kapacity propojení velkých sídelních aglomerací v ČR.</li> </ul>
<b>Stanovisko vlády ČR</b>	Tento projekt je součástí vládního rozhodnutí z 5. června 2002 týkajícího se modernizace III. tranzitního železničního koridoru do konce roku 2010.

**Česká republika**  
**Národní strategie pro Fond soudržnosti**  
**- Sektor dopravy -**

**SOUHRNNÝ ITINERÁŘ**

**pro železniční úsek Praha – Norimberk - odbočnou větev TEN koridoru IV**  
**(Praha – Plzeň – Cheb – státní hranice/SRN)**  
*Projekt evropského zájmu č. 22*

**1. TEN-T označení tratě:**

Železniční úsek Praha – Norimberk je odbočnou větví TEN koridoru IV (Praha – Plzeň – Cheb – státní hranice/SRN) a dle přístupové smlouvy je součástí sítě TEN-T.

**2. Národní označení:**

Trat' Praha – Plzeň – státní hranice SRN je součástí III. tranzitního železničního koridoru (státní hranice Slovensko – Mosty u Jablunkova – Dětmárovice – Přerov – Česká Třebová – Praha – Plzeň – Cheb – státní hranice SRN)

**3. Celková délka v km:**

Odbočná větev TEN koridor IV: 218,3 km

**4. Technický popis současného stavu:**

- trať je v úseku Praha – Plzeň zdvoukolejněna v délce 110 km
- trať je elektrifikována v úseku Praha – Cheb v délce 216 km
- nejvyšší průměrná jízdní rychlost vlaků IC (InterCity), EC (EuroCity) je bez optimalizace/modernizace ve výši 80-100 km/h
- technické složky (svršek, spodek, signalizace, trakční vedení, výhybky,...) odbočné větve nesplňují podmínky pro třídu zatížení UIC D4 (22,5 t / náprava), pro prostorovou průchodnost pro ložnou míru UIC GC a pro použití vlakových souprav s naklápečími skříněmi.

**5. Plánované technické charakteristiky a harmonogram pro jejich realizaci:**

- dosažení třídy zatížení tratě D4 UIC pro traťovou rychlost 120 km/h
- dosažení prostorové průchodnosti tratě pro ložnou míru UIC GC
- traťové rychlosti až 160 km/h na dostatečně dlouhých úsecích
- zdvoukolejnění v délce 9 km
- odstranění úrovňového křížení s pozemními komunikacemi
- rekonstrukce zabezpečovacího zařízení
- rekonstrukce trakčního vedení
- opatření vedoucí ke zmírnění dopadů modernizace odbočné větve Praha – Cheb na životní prostředí

Jízdní doba se pro vlaky s naklápečími skříněmi po modernizaci odbočné větve Praha – Cheb zkrátí o 52 min.

V intencích usnesení vlády č. 164 ze dne 25. února 2004 ke Strategii financování rozvoje a obnovy dopravních sítí v letech 2003 až 2007 bude nutno aktualizovat návrhy na modernizaci III. tranzitního železničního koridoru včetně modelu pro financování.

**6. Celkové náklady projektu modernizace / optimalizace odbočné větve Praha – Cheb a zdroje financování (dle současných podkladů):**

Celkové investiční náklady projektu (včetně přípravy): 39 489 mil. Kč / 1 234 mil. EUR

Proinvestováno k 31.12.2003: 134 mil. Kč / 4,2 mil. EUR

Finanční zdroje: SFDI, předpoklad BÚ a fondy EU

**7. Realizace projektu modernizace / optimalizace odbočné větve Praha – Cheb:**

<b>Stav projektu v lednu 2004</b>	<b>Délka v km</b>
Dokončeno	0
V realizaci	0
V přípravě	218
Celkem	218



Česká republika

Národní strategie pro Fond soudržnosti  
- Sektor dopravy -

**PŘEHLEDNÝ POPIS PROJEKTU**  
**Optimalizace traťového úseku Plzeň – Stříbro**

**I - Projekt a jeho vhodnost pro Fond soudržnosti**

<b>Trasa</b>	Součást III. tranzitního železničního koridoru (odbočná větev TEN koridoru IV) (Německo – Cheb – Plzeň – Praha – Ostrava – Petrovice u Karviné – /Mosty u Jablunkova – Polsko/Slovensko)
<b>Požadovaná technická kritéria</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- dosažení třídy zatížení tratě D4 UIC pro traťovou rychlost 120 km/h</li><li>- dosažení prostorové průchodnosti tratě pro ložnou míru UIC GC</li><li>- dosažení vyšší průjezdné rychlosti až 160 km/hod</li></ul>
<b>Cíle projektu</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- zkrácení jízdní doby</li><li>- zvýšení bezpečnosti provozu</li><li>- zlepšení průjezdu mezinárodní vlakové dopravy</li></ul>
<b>Délka</b>	30 km dvoukolejně/jednokolejně tratě z 218 km úseku Cheb – Praha (část z 380 km dlouhé trasy III. Tranzitního železničního koridoru – bez stanic)
<b>Hlavní práce (části stavby)</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- rekonstrukce železniční svršku (UIC-60) a železničního spodku</li><li>- rekonstrukce signalizačního zařízení (30 km)</li><li>- rekonstrukce železničních mostů (43)</li><li>- rekonstrukce propustků (52)</li><li>- nový silniční most (1)</li><li>- nový podjezd (3)</li><li>- zdvoukolejnění trať. úseku v délce 9 km</li><li>- rekonstrukce trakčního vedení (51 km)</li><li>- budovy pro technologické zařízení (3 ks)</li><li>- protihlukové stěny (9 km)</li></ul>
<b>Náklady (bez DPH)</b>	Náklady na přípravu před spolufinancováním z Fondu soudržnosti Celkem – 7 mil. EUR  Celkové Investiční náklady: 170 mil. EUR Částka kterou žádáme 85% z investičních nákladů: 144 mil. EUR
<b>Životní prostředí</b>	Náklady omezující dopady na životní prostředí 3,18 % – 5,5 mil. EUR z celkových investičních nákladů.

Realizace Časový rozvrh	Postup	Už realizováno (Ano/Ne)	Zahájení	Předpoklá dané dokončení
	Studie proveditelnosti: ekonomické, sociální a finanční analýza (dokončeno pro celý III. TŽK, pro větev Praha-Cheb bude dokončena do 05/2004)	Ano	09/2002	05/2003
	EIA	Ne	EIA není požadována (dle zákona č. 100/2001Sb.)	
	Projekt stavby	Ne	06/2004	02/2005
	Dokumentace pro výběrové řízení	Ne	09/2005	11/2005
	Výkup pozemků	Ne	01/2006	06/2008
	Realizace	Ne	03/2006	06/2008

Navržené financování	Kohezní fond 85 %	Půjčka 0 %	Státní fond dopravní infrastruktury 15 %
-------------------------	----------------------	---------------	---

Počet částí/smluv: jedna smlouva o dílo

## II – Kompatibilita s přepravní politikou EU

Sítě TEN a TINA	<ul style="list-style-type: none"> <li>- III. TŽK je dle přístupové smlouvy ČR do EU součástí sítě TEN-T</li> <li>- Odbočná větev (do Norimberku) TEN koridoru IV</li> <li>- Uvedení traťového úseku do stavu plnění kritéria mezinárodních dohod AGC a AGTC</li> </ul>
Návaznost na systém jiných zemí	- Odbočná větev do Norimberku zlepšuje propojení mezi Německem, Českou republikou, Slovenskem a významně podporuje možnost spojení mezi Německem, Rakouskem, Polskem a Maďarskem.

## III – Shoda s Národním rozvojovým plánem - sektor dopravy

Národní rozvojový plán ČR	Je součástí modernizace důležitého dopravního koridoru v rámci Národního rozvojového plánu.
Dopravní politika České republiky	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Projekt modernizace odbočné větve do Norimberku je součástí TEN koridoru IV (III. tranzitního železničního koridoru).</li> <li>- zkvalitnění a zvýšení kapacity propojení velkých sídelních aglomerací v ČR</li> </ul>
Stanovisko vlády ČR	Tento projekt je součástí vládního rozhodnutí z 5. června 2002 týkajícího se modernizace III. tranzitního železničního koridoru do konce roku 2010.

**Česká republika**  
**Národní strategie pro Fond soudržnosti**  
**- Sektor dopravy -**

**SOUHRNNÝ ITINERÁŘ**

**pro železniční úsek Praha – Horní Dvořiště – státní hranice /Rakousko, jenž je součástí  
IV. tranzitního železničního koridoru (IV. TŽK)  
*Projekt evropského zájmu č. 22***

**1. TEN-T označení tratě:**

Železniční úsek Praha – Horní Dvořiště – státní hranice /Rakousko je dle přístupové smlouvy součástí sítě TEN-T.

**2. Národní označení:**

IV. tranzitní železniční koridor (SRN/státní hranice – Děčín – Praha – Veselí nad Lužnicí – Horní Dvořiště – státní hranice/Rakousko).

**3. Celková délka v km:**

Celková délka IV. TŽK: 336 km.

IV. TŽK se překrývá s I. TŽK a to v úseku SRN/státní hranice – Děčín – Praha v délce 120 km. Tento úsek byl již modernizován v rámci projektu modernizace/optimalizace I. TŽK. Projekt modernizace/optimalizace IV. TŽK probíhá v úseku Praha – Horní Dvořiště v délce 216 km.

**4. Celková délka Praha- Horní Dvořiště:**

Celková délka úseku Praha- Horní Dvořiště je 216 km (tj. 64 % z celkové délky IV.TŽK).

**5. Technický popis současného stavu:**

- trať v úseku Praha - Horní Dvořiště je v délce 52 km zdvoukolejněna a v délce 164 km je jednokolejná.
- nejvyšší průměrná jízdní rychlost vlaků IC (InterCity), EC (EuroCity) je bez optimalizace/modernizace ve výši 60 – 70 km/h
- technické složky (svršek, spodek, signalizace, trakční vedení, výhybky,...) odbočné větve nesplňují podmínky pro třídu zatížení UIC D4 (22,5 t / náprava), pro prostorovou průchodnost pro ložnou míru UIC GC a pro použití vlakových souprav s naklápečími skříněmi.

**5. Plánované a technické charakteristiky a harmonogram pro jejich realizaci:**

- dosažení třídy zatížení tratě D4 UIC pro traťovou rychlost 120 km/h
- dosažení prostorové průchodnosti tratě pro ložnou míru UIC GC
- zavedení traťové rychlosti až 160 km/h na dostatečně dlouhých úsecích
- zdvoukolejnění v úseku Benešov – České Budějovice
- odstranění úrovněvého křížení s pozemními komunikacemi
- rekonstrukce zabezpečovacího zařízení

- rekonstrukce trakčního vedení
  - opatření vedoucí ke zmírnění dopadů modernizace odbočné větve Praha – Horní Dvořiště na životní prostředí
  - snížení jízdní doby mezi Prahou a Českými Budějovicemi pro klasické vlaky o 25 minut a pro výkonné skříně o 50 minut ze současné jízdní doby.

Dokončení modernizace/optimalizace IV. TŽK je plánováno do roku 2010.

V intencích usnesení vlády č. 164 ze dne 25. února 2004 ke Strategii financování rozvoje a obnovy dopravních sítí v letech 2003 až 2007 bude nutno aktualizovat návrhy na modernizaci IV. Tranzitního železničního koridoru včetně modelu pro financování.

#### **6. Celkové náklady projektu modernizace/ optimalizace IV. TŽK a zdroje financování (dle současných podkladů):**

Celkové investiční náklady projektu (včetně přípravy): 38 534 mil. Kč / 1 204,2 mil. EUR

Proinvestováno k 31. 12. 2003: 108 mil. Kč / 3,3 mil. EUR

Finanční zdroje: SFDI, předpoklad BÚ a fondy EU

<b>Stav projektu v lednu 2004</b>	<b>Délka v km</b>
Dokončeno	0
V realizaci	0
V přípravě	216
Celkem	216

Česká republika

Národní strategie pro Fond soudržnosti  
- Sektor dopravy -

**PŘEHLEDNÝ POPIS PROJEKTU**  
**Modernizace traťového úseku Benešov u Prahy - Strančice**

**I - Projekt a jeho vhodnost pro Fond soudržnosti**

<b>Umístění</b>	Součást IV. tranzitního železničního koridoru ČR (Německo – Děčín – Praha – Veselí nad Lužnicí – Horní Dvořiště/České Velenice – Rakousko)
<b>Požadovaná technická kritéria</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- dosažení třídy zatížení tratě D4 UIC pro traťovou rychlost 120 km/h</li> <li>- dosažení prostorové průchodnosti tratě pro ložnou míru UIC GC</li> <li>- dosažení vyšší průjezdné rychlosti až 160 km/hod</li> </ul>
<b>Cíle projektu</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zkrácení jízdní doby</li> <li>- zvýšení bezpečnosti provozu</li> <li>- zlepšení průjezdu mezinárodní vlakové dopravy</li> </ul>

<b>Délka úseku</b>	23,95 km dvoukolejně tratě, část 216 km dlouhého úseku IV. koridoru (bez stanic)
<b>Hlavní práce (části stavby)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rekonstrukce železničního svršku (UIC-60) a železničního spodku</li> <li>- Napřímení osy trati</li> <li>- Rekonstrukce sdělovacího a zabezpečovacího zařízení</li> <li>- Rekonstrukce železničních mostů (45)</li> <li>- Rekonstrukce železničních propustků (45)</li> <li>- Protihlukové stěny (17,3 km)</li> </ul>

<b>Náklady (bez DPH)</b>	Náklady na přípravu před spolufinancováním z Fondu soudržnosti Celkem: 0,6 mil. EUR	
	Celková cena: 134,8 mil. EUR	Požadovaná finanční pomoc ve výši 85 % z investičních nákladů: 114,6 mil. EUR <i>použitý kurz 33,04 CZK/1EUR/9. 3. 2004</i>
<b>Míra návratnosti</b>	Finanční míra návratnosti:  IRR 0,14 %	Ekonomická míra návratnosti:  EIRR 7,04 %
<b>Vliv na životní prostředí</b>	Náklady omezující dopady na životní prostředí 1,4 % – 1,9 mil. EUR z celkových investičních nákladů.	

Časový plán	Postup	Již realizováno (Ano/Ne)	Zahájení	Předpokládané dokončení
	Studie proveditelnosti: ekonomická, sociální a finanční analýza	Ano	1999	03/2001
	EIA	Ano	2002	01/2003
	Přípravná dokumentace	Ano	04/2003	10/2003

	Projekt stavby	Ne	07/2004	01/2005
	Dokumentace pro výběrové řízení	Ne	02/2005	05/2005
	Výkup pozemků	Ne	01/2005	09/2008
	Realizace	Ne	1/2006	08/2008

<b>Navrhovaný způsob financování</b>	Fond soudržnosti 85 %	Úvěr 0 %	SFDI 15 %
--------------------------------------	--------------------------	-------------	--------------

<b>Počet částí/smluv:</b>	jedna smlouva o dílo
---------------------------	----------------------

## II – Kompatibilita s dopravní politikou EU

<b>Sítě TEN a TINA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- dle přístupové smlouvy je traťový úsek součástí sítě TEN-T</li> <li>- uvedení traťového úseku do stavu odpovídajícího parametrům, které jsou uvedeny v mezinárodních dohodách AGC a AGTC</li> </ul>
<b>Propojení na dopravní síť dalších zemí</b>	Propojení s TEN multimodálními koridory IV, X, VII – zlepšení propojení mezi Německem, ČR, Rakouskem, Itálií a Slovinskem

## Shoda s Národním rozvojovým plánem - sektor dopravy

<b>Národní rozvojový plán</b>	Projekt je součástí modernizace IV. tranzitního železničního koridoru ČR, který je uveden v Národním rozvojovém plánu
<b>Dopravní politika ČR</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Modernizace IV. tranzitního železničního koridoru je součástí rozvoje dopravních sítí v ČR do roku 2010</li> <li>- zkvalitnění a zvýšení kapacity propojení velkých sídelních aglomerací v ČR</li> </ul>
<b>Stanovisko vlády ČR</b>	Tento projekt je upraven v usnesení vlády ČR č. 1317 ze 01/12/2001 - dokončit modernizaci/optimalizaci IV. TŽK ČR do konce roku 2010.

**Česká republika**  
**Národní strategie pro Fond soudržnosti**  
**- Sektor dopravy -**

**SOUHRNNÝ ITINERÁŘ**

**pro soubor staveb „Přestavba železničního uzlu Brno“**  
***Projekt evropského zájmu č. 22 a 23***

**6. TEN-T označení tratě:**

Dle přístupové smlouvy ČR do EU je železniční uzel součástí sítě TEN-T.

**7. Národní označení:**

Součást I. tranzitního železničního koridoru (SRN/státní hranice – Děčín – Praha – Česká Třebová – Brno – Břeclav – státní hranice/Rakousko).

**8. Celková délka v km:**

Řešení přestavby Železničního uzlu Brno představuje včetně zapojení přípojných tratí délkový úsek cca 11,6 km.

**9. Technický popis současného stavu:**

- Železniční uzel Brno leží na trase I. TŽK Berlín – Vídeň a je významným železničním uzlem se zapojením železničních tratí ze sedmi směrů.
- První byla vybudována trať od Břeclavi (1839), která umožnila vlakové spojení města Brna s tehdejším hlavním městem Vídní a končila v prostoru dnešního hlavního nádraží. Asi o deset let později byla vybudována trať od České Třebové. Postupně byly dobudovány další tratě a místní nádraží.
- Komplexním pojetím přestavby nevyhovujícího stavu železničního uzlu Brno se odborníci zabývají od 20-tých let minulého století.
- Usnesení vlády ČR č. 457 z 6. 5. 2002 dalo podnět pro přestavbu železničního uzlu Brno.

**6. Plánované a technické charakteristiky a harmonogram pro jejich realizaci:**

Vlastní realizace přestavby železničního uzlu Brno je navržena v těchto pěti etapách:

- I. etapa – první část odstavného nádraží,
- II. etapa – první část osobního nádraží,
- III. etapa – úprava trasy nákladního průtahu,
- IV. etapa – druhá část odstavného nádraží,
- V. etapa – druhá část osobního nádraží.

Dosažení požadovaných parametrů:

- třída zatížitelnosti D4 UIC
- zavedení prostorové průchodnosti UIC GC

- zkrácení jízdních dob
- větší propustnost osobního nádraží
- urbanistický rozvoj města
- zapojení do systému IDOS a MHD
- vybudování nového osobního nádraží na mostní konstrukci
- vybudování nového kolejiště včetně spodku, svršku a kolejového napojení. realizaci napájení, sdělovacího a zabezpečovacího zařízení.
- vybudování bezbariérových přístupů pro cestující včetně odbavovací haly a veřejné i neveřejné části výpravní budovy
- splnění parametrů ochrany životního prostředí

## 7. Celkové náklady projektu Přestavby železničního uzlu Brno a zdroje financování (dle Studie proveditelnosti):

Investiční nákladů byly dle Studie proveditelnosti navrženy takto:

<b>Etapa</b>	<b>Název etapy</b>	<b>Celkové IN (mil. Kč)</b>
I	První část odstavného nádraží	2 179,75
II	První část osobního nádraží	8 558,74
III	Úprava trasy nákladního průtahu	3 516,62
IV	Druhá část odstavného nádraží	1 096,03
V	Druhá část osobního nádraží	4 540,16
	<b><i>Celkem IN</i></b>	<b>19 891,30</b>



Česká republika

Národní strategie pro Fond soudržnosti  
- Sektor dopravy -

**PŘEHLEDNÝ POPIS PROJEKTU**  
**Přestavba železničního uzlu Brno – „1. část výstavby osobního nádraží”**

**I - Projekt a jeho vhodnost pro Fond soudržnosti**

<b>Umístění</b>	Součást I. tranzitního železničního koridoru (národní koridor) – železniční uzel Brno, umístění osobního nádraží v prostoru dnešního nádraží Brno dolní
<b>Stručný popis (požadované parametry)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- třída zatížitelnosti D4 UIC</li> <li>- zavedení prostorové průchodnosti UIC GC</li> </ul>
<b>Účel stavby (projektu)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zkrácení jízdních dob</li> <li>- větší propustnost osobního nádraží</li> <li>- urbanistický rozvoj města</li> <li>- zapojení do systému IDOS a MHD</li> </ul>

<b>Délka úseku</b>	délkově cca 3000 m v prostoru železničního uzlu Brno
<b>Hlavní práce (části stavby)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- vybudování nového osobního nádraží na mostní konstrukci</li> <li>- realizace 6 ks ostrovních nástupišť o 12 hranách v délce 400 m</li> <li>- vybudování nového kolejiště včetně spodku, svršku a kolejového napojení, realizace napájení, sdělovacího a zabezpečovacího zařízení.</li> <li>- vybudování bezbariérových přístupů pro cestující včetně odbavovací haly a veřejné i neveřejné části výpravní budovy</li> </ul>

<b>Náklady (bez DPH)</b>	Celkové náklady: 258,99 mil. EUR Požadovaná finanční pomoc ve výši 82% z celkových nákladů: 221,38 mil. EUR <i>použitý kurz 33,04 Kč/EUR ze dne 9.3.2004</i>
<b>Vliv na životní prostředí</b>	Náklady omezující dopady na životní prostředí 3,1 % - 8,03 mil. EUR z celkových investičních nákladů.

Časový plán	Postup	Již realizováno (ano/ne)	Zahájení	Předpokládané dokončení
	Studie proveditelnosti	Ano	09/2003	01/2004
	EIA	Ne	04/2004	05/2005
	Koordinační studie žel. uzlu Brno	Ano	11/2002	06/2003
	Přípravná dokumentace	Ne	05/2004	02/2005
	Projekt stavby	Ne	12/2005	09/2006
	Realizace	Ne	09/2006	08/2010

<b>Navrhovaný způsob financování</b>	<b>Fond soudržnosti</b> 82 %	<b>Půjčky</b> 5 %	<b>Státní fond dopravní infrastruktury</b> 13 %
--------------------------------------	---------------------------------	----------------------	--

<b>Počet částí/smluv</b>	jedna smlouva o dílo
--------------------------	----------------------

## **II –Kompatibilita s dopravní politikou EU**

<b>Sítě TEN a TINA</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- dle přístupové smlouvy ČR do EU je součástí sítě TEN-T</li> <li>- součást I. tranzitního železničního koridoru Berlín – Vídeň</li> <li>- bude odpovídat technickým standardům dle dohod AGC, AGTC, AGR</li> </ul>
<b>Propojení na dopravní síť dalších zemí</b>	- Zajištění propojení železničních sítí Německa, České republiky, Rakouska, Slovenské republiky, Polska a Maďarska

## **III – Shoda s Národním rozvojovým plánem**

<b>Národní rozvojový plán</b>	Součást I. tranzitního železničního koridoru, který je uveden v Národním rozvojovém plánu
<b>Dopravní politika ČR</b>	1. část výstavby osobního nádraží Brno hl. n. je jednou ze staveb železničního uzlu Brno, který leží na I. TŽK Berlín – Vídeň
<b>Stanovisko vlády ČR</b>	Usnesení vlády ČR ze dne 6. 5. 2002 č. 457 k přestavbě železničního uzlu Brno v souladu s ÚP statutárního města Brna